

Segelfliegen in



WILLKOMMENE Abwechslung, jedenfalls für die Bevölkerung. Außenlandung in Sibirien.



BEGRÜSSUNG auf Deutsch. Mit ein paar deutschen Brocken überraschten die Bauern den Außenlander.

BEFRIEDETE Flusslandschaft. Alte Mäander durchziehen Stadt und Wiesenlandschaft.

Sibirien

Geht das überhaupt: segelfliegen in Sibirien? René Heise hat es beim Pokryschkin-Cup in Nowosibirsk in Erfahrung gebracht. Das Abenteuer, nach Nowosibirsk zu gelangen, hat er im ersten Teil seines Berichts beschrieben.



KOMMANDO-STAND: Der Flugleiter von Nowosibirsk an seinem Arbeitsplatz.



Der Wettbewerb sollte schon im richtigen Zeitraum stattfinden. Nach den Erfahrungen der Einheimischen ist Ende Mai und Anfang Juni in dem von kontinentalem Klima bestimmten Raum das beste Segelflugwetter zu erwarten.

Bis Anfang Mai liegt meist noch Schnee. Mit einem rasanten Temperaturanstieg werden dann im Laufe des Monats schnell 30 Grad Celsius erreicht. Von Vorteil ist in diesem Zeitraum der geringe Bewuchs der Felder. Nach Regenfällen wird meist nicht geflogen, da die zum Teil lehmhaltigen Böden der Felder zu sehr aufweichen und dann keine Rückschlepps erlauben.

Wir erlebten warme Tage (25 bis 30 Grad Celsius) mit Basis Höhen von 1500 bis 2500 Meter Höhe. Die Steigwerte lagen bei 1,5 bis 2,5 m/s, an einzelnen Tagen sogar bei 3 bis 4 m/s. Vieles erinnerte mich an das durchschnittliche Aprilwetter in Brandenburg verbunden mit Ac/As-Abschirmungen und starkem Höhenwind (35 bis 45 km/h).

Nur scheint die Bodenfeuchte in Sibirien in vielen Gebieten höher zu sein – es gibt hier weniger Sandböden. Verblüfft waren wir an den ersten Tagen, als 1500 Meter voneinander entfernte Staubteufel mit 300 Metern Durchmesser die starke Thermik markierten.

Der Wettbewerb brachte neun Wertungstage, damit hatten wir wohl das richtig große Los gezogen. Während des gesamten Aufenthalts (drei Wochen) herrschte nur an zwei Tagen kein Flugwetter.

Die Jagd nach dem Pokryschkin-Cup beginnt

Größere Strecken sind bei guter Streckenführung wohl im Bereich von 500 bis 800 Kilometern möglich, an ausgewählten Tagen mit der Offenen Klasse fast 1000 Kilometer.

Gut eine Stunde nach Startbeginn war das Wettbewerbsfeld in der Luft. Die Orientierung fiel uns an den ersten Tagen sichtlich schwer. Weit im Westen war der

Ob erkennbar, sonst nur Felder, Wälder und kleine Wiesen.

Am ersten Wettbewerbstag verabschiedete sich nach einer Stunde auch gleich meine Batterie. Weder Logger noch Funk waren in der Not nutzbar. Also Funk aus und die gesamte Restenergie dem Volkslogger geschenkt. Er arbeitet noch bei acht Volt. Mich quälte allerdings die Frage: Wie soll ich bloß meine erste Wende, ein kleines Dorf mit 100 Einwohnern, finden und wie dann meinen Weg zurück? Also quasi optisch umrundet und in zunehmender Höhe langsam wieder zurückgetastet. Da waren sie gleich, meine ersten verlorenen 700 Punkte.

An das Notpaket Streichhölzer und Messer hatte ich auch nicht gedacht. Vor den Mückenschwärmen in dem Gestrüpp in der Dämmerung bei Außenlandungen hatte man uns gewarnt, sollte es wirklich so schlimm sein?

Am stabilen sechsten Wettbewerbstag meldete ein Schnüffler um 13.30 Uhr eine Konvektionshöhe im Blauen von 600 Metern

und ein Steigen von 0,5 m/s. Die Wettbewerbsleitung meinte, das reiche, und schickte eine Stunde später das komplette Feld auf eine mir hinsichtlich der Streckenlänge von 320 Kilometern unverständliche Polygonaufgabe. Die Distanz war definitiv nicht machbar. Wir fächerten in Schwärmen auf und nutzten jeden 0,5-m/s-Bart bis auf inzwischen 1000 Meter Konvektionshöhe. Nach 100 Kilometern waren wir auf eine kleine Gruppe zusammengeschrumpft und flogen gezielt einen Waldbrand an. Ich beobachtete aus sicheren 800 Metern die erfolglosen Versuche einzelner Piloten, den letzten „Hot Spot“ aus 200 Metern Höhe zu nutzen. Ihre Landungen erfolgten in unmittelbarer Nähe des Brandes. Bei unsicheren schnellen Rückschleppmöglichkeiten und unklarer Zugrichtung des Brandes war das meines Erachtens höchst riskant.

Ich überflog noch einen wunderschön mäandrierenden Fluss, umrundete die zweite Wende und ließ mich mit 0,2 m/s vom

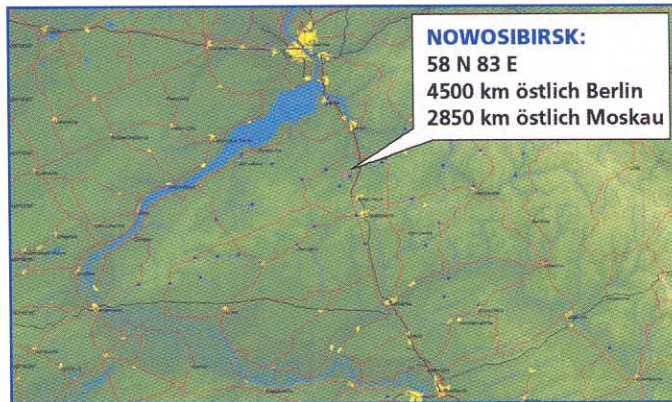
Wind in Richtung Startplatz treiben. Nach weiteren 30 Kilometern lag ich dann aber auch auf einer Wiese mit hohem Gestrüpp.

Eine Grundregel des Wettbewerbs war, sich zu jeder vollen Stunde mit Kennzeichen im Funk zu melden. Mit Hilfe des Funkspruchs konnte der Flugleiter mit seinem einfachen Radargerät die Position des Seglers bestimmen und notieren. So war für die Rückschlepps eine grobe Orientierung möglich. Dennoch wurden wir zeitweise vom Doppeldecker An-2 gesucht. Positionsmeldungen mittels SMS waren nur im Umkreis von 100 Kilometern möglich. Eine Stunde nach meiner Landung hörte ich meine Wilga, und schon wenige Minuten später war ich nach einem rasanten Rodeostart wieder in der Luft.

Da das komplette Wettbewerbsfeld bei Entfernungen von über 130 Kilometern außengelandet war, konnten nicht mehr alle rechtzeitig zurückgeholt werden, zehn Piloten erlebten eine raue sibirische Nacht bei Bodentemperaturen knapp über dem Gefrierpunkt. Ihre Mückenerlebnisse bewegten die Wettbewerbsleitung in der Folge zu vorsichtigeren Tagesaufgaben.

In einigen Gebieten scheint die Mückenplage so schlimm zu sein, dass nicht einmal Kühe auf offenen Stellen weiden. Russische Soldaten hatten mir bereits während meines Militäreinsatzes an der usbekisch-afghanischen Grenze von diesen unerträglichen Mückenschwärmen erzählt. Selbst für skandinavienfahrene Piloten war es in Sibirien eine andere Dimension. Am Flugplatz hielt sich zum Glück die Belästigung in Grenzen. Richtig heftig geht's dagegen in den Sumpfgeländen im nördlichen Teil der Region zu.

Unser kleines deutsches Team flog primär in der Standard- besser Jantar-Klasse. Nur Gerd Spiegelberg hatte sich mit einer LAK 12 in die Offene Klasse eingereiht. Unsere Unerfahrenheit und technischen Probleme mit diesen Mustern kosteten uns viele Punkte. Bei kritischen Wetterlagen konnte ich mit meinem Team-



LANDSCHAFT im Überfluss. Dank GPS lässt sich aber auch in Sibirien gut navigieren.

Info Nowosibirsk

Der Fliegerclub Nowosibirsk stellt sich im Internet vor: www.aviaclub.ru – allerdings nur auf Russisch. Zum Abenteuer Sibirien der deutschen Gruppe gibt es einen Videofilm. Die MPEG-Version steht im Internet: www.daec-segelflug.de.

partner Fritz Meyer jedoch eindeutig Vorteile herausarbeiten. Wir sicherten uns zeitweise zweite und dritte Tagesplatzierungen. Das berufliche Spektrum der Teilnehmer reichte vom Airline-beziehungsweise MiG-30-Piloten über den Flugzeugkonstrukteur bei den Moskauer Suchoi-Werken bis hin zu den ehemaligen Funktionären des DOSAAF-Luftfahrtverbandes. Bei den fast nie endenden Wodkaabenden erzählten sie uns dann mit leuchtenden Augen aus der alten Zeit, von tagelangen und tausende von Kilometer weiten Doppelschlepps mit der An-2 und von Wellenflugabenteuern im Kaukasus. In diesen Momenten waren wir froh, dass wir zumindest einen Teil des alten Russlands noch miterlebten.

Am letzten Wettbewerbstag waren wir fliegerisch noch einmal voll gefordert. Eine Schauerwetterlage war vorhergesagt, und bereits zu Startbeginn näherte sich ein kräftiger Schauer von Westen. Die Taktik be-

stand darin, vor dem Schauer Höhe zu machen, im Regen zum Abflugpunkt zu fliegen und mit der Resthöhe vor dem Schauer die ersten Einstrahlungslöcher zu suchen. Über ein Drittel schaffte diese erste Bewährungsprobe nicht und landete wieder am Platz oder in der Nähe. Der Rest jagte über den gut eingestrahlten Wäldern gen Osten. Irgendwann, über den riesigen, zusammenhängenden Waldgebieten, fragten wir uns: Reicht diese Höhe eigentlich, um wieder zur Waldkante zurück zu gelangen?

Das erste 35-Kilometer-Wendegebiet wurde knapp angekratzt. Aber ich hatte es fast geahnt: Richtung zweiter Wende stand übermächtig unser altes Problem. Aus dem Schauer war ein großes Gewitter geworden und versperrte den Weg zur Wende – gar auch zum Heimatflugplatz?

Abenteuer Außenlandung

Eine Gruppe versuchte ihr Glück an einer helleren Stelle unterhalb des Cb, landete dann aber kläglich in der toten Luft im Lee des Gewitters außen. Aber warum nicht, wie die Segelfluggpioniere, vor der Böenwalze im Geradeausflug auf einem kleinen Umweg dahinjagen? Während sich die Bäume in den Böen bogen, schoss ich in sicherer Höhe im ständigen Steigen bei über 180 km/h über 60 Kilometer zur zweiten Wende. Der Rückflug zum Startplatz gegen den Wind erschien dann allerdings aussichtslos, und ich war schließlich

froh, die weiteste Strecke geschafft zu haben.

Ein Russe, der meinen Teampartner Fritz und mich die gesamte Zeit verfolgte, erreichte durch eine höhere Abflughöhe den letzten Bart und löste damit das Ticket zum Startplatz. Insgesamt schaffte er bei der Area Task eine kürzere Strecke als wir, aber immerhin eine Zeitwertung.

Russische Bauern fanden mich dann einsam auf meinem Außenlandefeld. Sie waren erstaunt, dass ein deutscher Pilot in ihrem Luftraum mit diesem für sie eigenartigen Flugzeug ohne Motor fliegt. Deutsche Worte waren ihnen erstaunlicherweise gut vertraut.

Leider hatte ich bei meiner Kilometerjagd einen zu weichen Acker gewählt, und so blieb uns, beim Schlepp mit der Wilga, nur die Traktornummer. Fast 1000 Meter pflügte die Wilga meinen Jantar durch den Boden, bis sich der Schleppzug aus der Staubwolke hob. Es war aber noch nicht der Moment zum Durchatmen. Knapp zog die Wilga über die an den Acker grenzenden Bäume und tauchte gleich wieder in die dahinter liegende Waldschneise ein, um Fahrt aufzuholen. Wir schafften es!

Gerd Spiegelberg musste ebenfalls viel Geduld aufbringen. Er benötigte auf dem Außenlandefeld mit hohem Gras 14 Startversuche, um die Fläche hoch zu bekommen und damit dann dem Feld zu entschweben.

Die Idee, nach der Abschluszeremonie den Tag noch schnell mit einem Fallschirmsprung mit den traditionellen Rundkappenschirmen zu krönen, wurde nach Sichtung erster Gipsbeine russischer Schüler schnell verworfen. Mit einem feuchtfröhlichen Ausklang mit viel „Wässerchen“ beendeten wir unsere lehrreiche Sibirienreise. Unsere Hoffnung, die letzten zwei Tage für einen Sightseeing-Segelflug in Richtung des etwa 300 Kilometer entfernten Altai-Gebirges zu nutzen, konnten wir aus luftraumrechtlichen Gründen leider nicht mehr umsetzen.

Wir wollen es nachholen, vielleicht sogar in naher Zukunft. **be**

René Heise